RIBA TRAILERS

Constructeur agréé par arrêté ministériel pour toutes remorques

Mode d'emploi et spécifications techniques

RIBA bvba/sprl

Hoeikensstraat 23
B – 2830 Willebroek
Tel. 03/321.70.04
Fax. 03/322.40.88

http://www.riba.be
info@riba.be

Introduction

Cher client, afin d'assurer la sécurité et le bon fonctionnement de la remorque, nous avons mis au point les conseils d'utilisation.

Nous vous prions, avant la mise en service, de lire entièrement les directives d'utilisation et de tenir compte des données techniques.

Avant la fabrication en série, nos remorques sont mises à l'essai dans les conditions les plus sévères, et durant la fabrication même, elles sont soumises constamment à des contrôles approfondis.

Pour que ce produit garde les qualité s et performances pré vues, n'utilisez que des pièces détachées du constructeur. L'utilisateur perd toute garantie au cas ou des pièces non-originales sont montées.

Pour toutes questions ou commandes concernant les pièces détachées, prière d'indiquer le n° de référence.

En vous remerciant de la confiance que vous nous témoignez.

RIBA sprl.

Table des matières

Conseils d’utilisation et Mise en Garde

Treuil

Essieu

Frein à inertie

Tête d’attelage

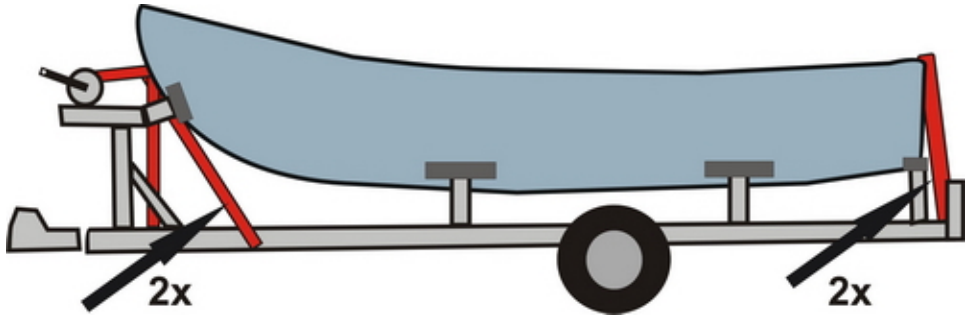
Conseils d’utilisation et mise en garde

Malgré le grand soin avec lequel nous fabriquons nos remorques, il est primordial d’accorder la plus grande attention à leur entretien. En effet, les métaux n’ont jamais eu une grande affinité pour l’eau salée et une remorque trempé e dans l’eau de mer ne peut qu’en souffrir.

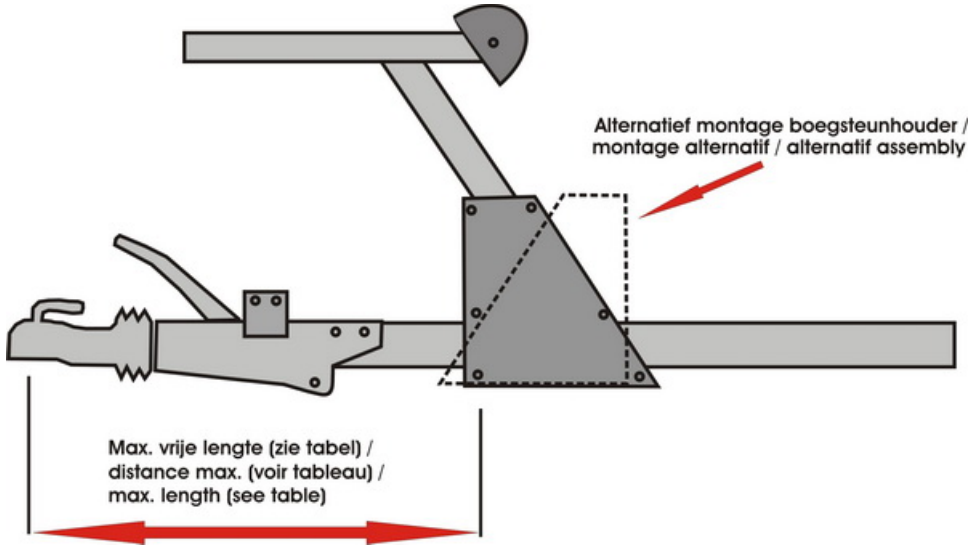
- Evitez lors de la mise à l’eau de mettre les roues sous l’eau. Les roulements et le système de freinage vous en seront reconnaissants. De même pour le système d’éclairage.

- Surveillez la charge de votre remorque. En effet, on oublie facilement le poids des accessoires indispensables: l’essence, l’huile 2 temps, les ancres, chaînes etc. Il est excessivement dangereux de dé passer le poids total autorisé d’une remorque.

- Voici comment fixer idéalement votre bateau sur la remorque.



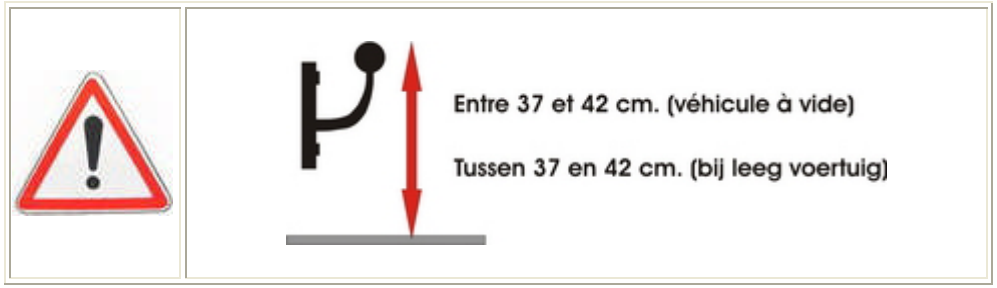
- Veillez à respecter les indications suivantes pour le réglage de la butée d'étrave.


Alternatief montage boegsteunhouder /
montage alternatif / alternatif assembly
Max. vrije lengte (zie tabel) /
distance max. (voir tableau) /
max. length (see table)

RT 2000	
PTAC (kg)	**Distance Max. (mm)**
2100	1300
2000	1400
1900	1435
1600	1750
1500	1820
1400	1950
1300	2100
1100	2480

RT 3500	
PTAC (kg)	**Distance Max. (mm)**
3500	1240
3200	1350
3000	1450
2800	1550
2600	1650

- Hauteur de la boule par rapport au sol



- Treuil

Avant tout trajet, veillez à bien fixer la manivelle. Si celle-ci est amovible il faut l'enlever.

Remarques

La composition chimique de l'acier influence la galvanisation, d'une façon telle que nous ne pouvons garantir l'aspect visuel après traitement (différence de couleur, irrégularité des surfaces, etc...).

La charge utile peut varier en fonction de l'exécution(longueur, largeur, essieu(x)) et des options choisies(roue de réserve, passerelle ...)

Les pneus

Contrôlez régulièrement la pression des pneus ainsi que leur degré d'usure, des pneus sous-gonflés s'usent plus rapidement, des pneus sur-gonflés pourraient exploser !
Un pneu âgé de 8 ans ou plus devrait être remplacé , en effet, non seulement l'usure mais également l'âge influence l'état d'un pneu.
N'oubliez pas de contrôler également la roue de ré serve. Pensez à emmener toujours avec vous un cric afin de pouvoir changer une roue de votre remorque. Essayez d'utiliser le cric de votre voiture mais il est probable que vous ne puissiez pas le positionner correctement. Vous seriez alors obligé d'acquérir un cric spécialement pour votre remorque. Un petit cric pneumatique peut très bien se placer sous le châssis de la remorque.

Load Index	
155 x 13	2,5 bar
175 x 14 8 Ply	4 bar - 4,2 bar
185 x 14 8 ply	4 bar
195 x 14 8 ply	4 bar - 4,2 bar

Les freins

Si votre remorque est freinée, faites contrôler au moins une fois l'an les freins de votre remorque. Vous pouvez contrôler vous-même l'équilibrage des freins en serrant légèrement le frein à main et en tirant la remorque à la main. Si celle-ci pivote vers la gauche ou la droite, vous pouvez en déduire que les freins ne sont pas équilibrés. Un passage en atelier s'impose.

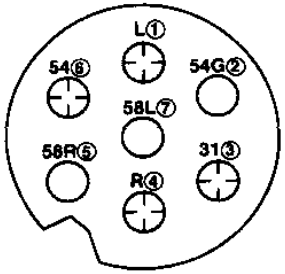
Les roulements

Faites contrôler les roulements une fois l'an. Vous pouvez tester vous-même les roulements. Pour cela, mettez un cric sous la remorque afin de surélever une roue, dé serrez le frein à main et saisissez la roue à deux mains, secouez la roue. Si vous sentez qu'il y a du jeu, faites contrôler les roulements par un atelier spécialisé.

L’éclairage

Contrôlez fréquemment le système d’éclairage. En effet, les vibrations de la route ainsi que les mises à l’eau peuvent provoquer des troubles d’éclairage. Vérifiez souvent les connexions avec la voiture tractrice. Il existe d’excellents produits dans le commerce pour pré venir ce genre de problèmes (WD-40, CRC...)

Toujours veillez à bien sécuriser la barre d'éclairage à l’aide d’une sangle.



1	L	Clignoteur gauche (Jaune)
2	54G	Feu anti-brouillard (Blanc)
3	31	Masse (Vert)
4	R	Clignoteur droit (Bleu)
5	58R	(Noir)
6	54	Feux “STOP” (Rouge)
7	58L	Feux de position (Brun)

Schéma d’une fiche 13 pôles en dernière page.

L’eau salée

Après une mise à l’eau en eau salé e, nous ne pouvons que vous conseiller de rincer la remorque afin d’éliminer le sel marin. En effet, ce sel attaquerait rapidement les parties métalliques des freins et pourrait si la remorque restait un certains temps immobile bloquer ceux-ci avec des effets secondaires imprévisibles.

Pièces de rechange

Nous vous conseillons d’emporter toujours avec vous un jeu de roulements de réserve. Il est parfois difficile à l’étranger de trouver les pièces de remplacement.

Le vol

Pensez à utiliser un système antivol efficace pour votre remorque. Nos remorques sont très convoitées et il est toujours très grave de ne plus retrouver sa remorque après une magnifique journée sur l’eau.

Les conseils précédents vous permettront de passer des vacances que nous vous souhaitons très agréable.

Treuil

Avertissement

Vérifiez toujours la courroie, la corde ou le câble ainsi que le crochet avant chaque emploi. N’utilisez jamais de courroie, de corde ou de câble usés, effilochés ou présentant des plis. Ne laissez jamais quelqu’un dans ou derrière un bateau lorsque vous le tirez à l’aide d’un treuil. Ne vous mettez pas près de la courroie, de la corde ou du câble du treuil puisque ce dernier pourrait donner un coup de fouet violent s’il venait à casser.

Lisez et comprenez toutes les instructions avant d’utiliser ce produit. Ne laissez JAMAIS quelqu’un ne connaissant pas les instructions sur le fonctionnement du treuil utiliser ce produit.
Les treuils ne sont pas conçus pour retenir les bateaux sur les remorques lors du remorquage. Des élingues pour bateau doivent être utilisées à cette fin.
Si vous ne pouvez pas tourner la manivelle avec une seule main, la charge est probablement trop élevée pour le treuil !
Ne lâchez jamais la manivelle tant que vous n’êtes pas sûr que le cliquet est bien enclenché et retient correctement la charge. Sinon, la manivelle peut se mettre à tourner vivement en arrière et être dangereuse. Le cliquet en déclic ne pourra pas retenir la charge lorsque celle-ci est abaissée.
Les treuils sont équipé s d’un système de cliquet double qui permet d’enrouler le câble à la partie inférieure ou à la partie supérieure du tambour du treuil. EN AUCUN CAS le système de cliquet ne pourra retenir la charge lorsque celle-ci est abaissée ou délestée.
Ce treuil n’est pas destiné à soulever des personnes ou équipements et ne doit jamais être utilisé alors que des personnes se trouvent sur ou sous la charge à déplacer.
La retenue du câble ou l’enfilage de courroie seul ne peut pas retenir la charge. Ne laissez jamais le câble ou la courroie se dé rouler complètement. Laissez toujours un minimum d’environ trois enroulements du câble ou de la courroie sur le moyeu du tambour.
Dans le cas de treuils à deux vitesses, assurez-vous que le cliquet se trouve bien enclenché pour retenir la charge avant d’essayer de changer de rapport.
Le non respect de ces instructions peut entraîner de graves blessures et/ou des dégâts matériels.

Application des treuils

Tous nos treuils répondent à la norme SAE J1853 ou la dépassent. Ces treuils sont conçus pour des remorques à bateau. Chargement en sécurité du bateau:
La capacité nominale du treuil doit être au moins égale à deux fois le tirage maximum sur la courroie, la corde ou le câble du treuil, nécessaire pour charger le bateau sur la remorque. En général, la capacité du treuil doit être égale au poids total du bateau y compris son équipement.
La résistance à la rupture de la courroie, de la corde ou du câble doit être au moins égale à 1-1/2 fois la capacité du treuil. La résistance à la rupture du crochet doit être 1-1/2 fois la résistance de la rupture de la courroie ou de la corde et 1-1/4 fois la résistance à la rupture du câble.

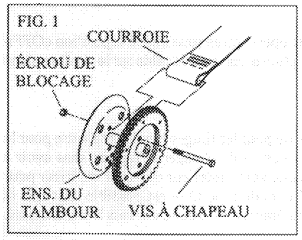
Treuils à une vitesse

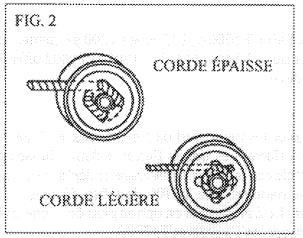
Les cliquets à un sens faciles à utiliser, permettent une opération en roue libre à la position “off”. Un cliquet à deux sens offre l’option d’enrouler le câble sur le tambour dans les deux sens.

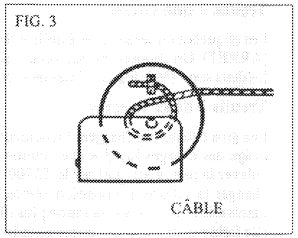
Treuils à deux vitesses

Les gros bateaux se chargent facilement avec les treuils à deux vitesses. Une vitesse pour les tirages rapides et l’autre pour le tirage des charges lourdes avec moins d’efforts. Les treuils à deux vitesses permettent de changer le rapport sans avoir à enlever la manivelle. Relevez le levier de blocage et déplacez la manette vers l’intérieur ou vers l’extérieur pour changer la vitesse. Le mode roue libre est possible sans que la manivelle tourne, d’où opération plus sûre. Le frein à main en option peut être acheté séparément et s’installe une fois le treuil monté . (Le frein à main est fourni en série sur certains modèles.)

Instruction de montage







Le support du treuil doit être d'une résistance adéquate et d'une dimension é gale à la base du châssis du treuil. Utilisez trois boulons trempés de 3/8 po de diamètre dans les trous ovalisé s de la base. Des rondelles plates doivent être utilisées sous la tête des boulons. Installez le câble, la courroie ou la corde sur le tambour de manière que le cliquet fonctionne (déclic) au fur et à mesure que le cordage est enroulé sur le treuil.
Seuls les treuils conçus pour recevoir un câble en acier doivent être utilisé s avec ce type de câble.

Courroie
Les treuils sont dotés d'un tambour perforé pour recevoir un boulon transversal retenant la courroie (voir fig.1). Un boulon trempé, de catégorie 5 ou plus, est nécessaire pour monter la courroie. Serrez l'écrou juste assez pour éliminer le jeu dans le boulon. Un serrage trop fort peut déformer le tambour.

Corde
La fixation de la corde au tambour du treuil n'exige pas de boulons ni d'écrous ou de retenue. La figure 2 ci-dessous illustre les deux façons d'enfiler la corde dans le côté du tambour. Il faut garder au moins trois enroulements complets de la corde autour du moyeu du tambour lorsqu'une charge est tirée.

Câble
Passez le câble par le trou du côté du tambour. Enroulez le câble autour du moyeu du tambour en faisant un tour. Continuez d'insérer le câble d'un pouce au delà de l'emplacement du serre-câble (retenue). Placez les rondelles et écrous du serre-câble sur l'extérieur du tambour (voir fig. 3). Le montage par le haut est illustré, le montage par le bas serait l'opposé. Il faut enrouler le câble d'au moins trois tours autour du moyeu du tambour avant d'imposer une charge.

Instructions sur l'utilisation

Treuils à une vitesse
Déroulement du câble: mettez d'abord le cliquet à la position neutre ou de marche arrière. Faites très attention lorsque vous tirez le câble hors du treuil. Assurez-vous que toutes les personnes et objets se trouvent éloignés de cette zone pour ne pas être heurté s ou blessé s par la manivelle en mouvement pendant cette opération.

Enroulement du câble: d'abord, METTEZ TOUJOURS LE CLIQUET A LA POSITION RETENUE. Avant de déplacer une charge, assurez-vous que le cliquet se trouve bien enclenché. Maintenant, tournez la manivelle dans le bon sens. Lorsque vous tournez la manivelle, vous devez toujours entendre le cliquet fonctionner correctement. SI LE DECLIC S'ARRETAIT, NE LACHEZ PAS LA MANIVELLE CAR CELLE-CI POURRAIT SE METTRE A TOURNER DANS LE SENS INVERSE ET PAR CONSEQUENT ETRE DANGEREUSE. Abaissez ou déplacez la charge de manière qu'elle se retrouve stable et sûre avant de lâcher la manivelle.

Déroulement du câble: d'abord, tenez fermement la manivelle puis appuyez sur le cliquet pour le mettre en position neutre ou de marche arrière. Il vous faudra peut-être tourner la manivelle légèrement (dans le sens de l'enroulement) pour dégager le cliquet. Tenez bien la poignée de la manivelle et tournez-la lentement. Ne lâchez jamais la manivelle lorsque vous voulez éliminer la tension pour abaisser/abandonner une charge. Si vous désirez vous arrêter et vous reposer, commencez toujours en enclenchant d'abord le cliquet, puis relâchez graduellement la manivelle en vous assurant que le cliquet retient bien la charge. Un câble se déroulant sous le poids d'une charge ne sera pas retenu par le cliquet qui décliquette.

Treuils à deux vitesses
Les treuils à deux vitesses sont dotés d'une possibilité de changement de rapport d'engrenage par un coulissement de l'arbre primaire. Lors du changement de rapport, assurez-vous que le cliquet se trouve bien enclenché afin qu'il retienne la charge avant de changer le rapport. Une fois la manivelle mise sur un arbre différent pour obtenir le rapport d'engrenage voulu, assurez-vous que le levier de blocage se trouve bien en place dans la rainure de l'arbre primaire avant d'utiliser le treuil.

Déroulement du câble: mettez l'arbre primaire en position neutre et enclenchez le dispositif de blocage lors du déroulement du câble. Placez le cliquet en position neutre pour dé rouler le câble.

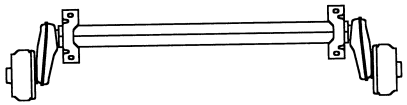
Enroulement du câble/tirage de la charge: observez les instructions fournies pour les treuils à une vitesse.

Utilisation du frein à main
Dans le cas des treuils à deux vitesses équipés d'un frein à main facultatif, lors de l'abaissement de la charge, vous pouvez appuyer sur le levier du frein pour permettre de donner du lest avec une plus grande douceur. Ceci réduira l'effort nécessaire pour retenir le câble par l'intermédiaire de la manivelle. Toutefois, il ne faut JAMAIS lâcher la manivelle. EN CAS D'URGENCE, si la manivelle se met à tourner dans le sens inverse, n'essayez JAMAIS de la rattraper. Appuyer sur le levier du frein à main pour ralentir la charge.

Entretien

Les engrenages droits doivent comporter une couche de graisse à tout moment.
Assurez-vous qu'il y a toujours une couche de graisse sur l'extérieur de l'entretoise du tambour ou sur le boulon de support du tambour, d'où plus grande durée.
Mettez quelques gouttes d'huile moteur sur le mécanisme à cliquet et sur les coussinets pour leur donner une plus grande durée.
Le mécanisme à cliquet doit être propre et exempt de saleté , peinture, glace, etc., qui peuvent empêcher le cliquet de bien fonctionner.
N'utilisez que des pièces d'origine ou de qualité égale lors des réparations.

Essieu



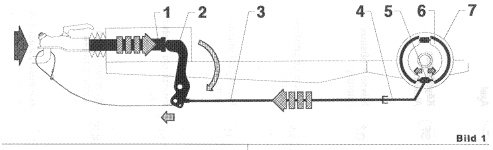


Bild 1

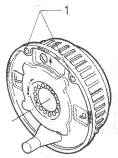


Bild 2

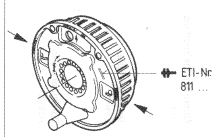


Bild 3

Consignes de sécurité

Il est interdit de souder sur un essieu.
Les spécifications de la jante doivent être définies par rapport à celles de l'essieu (perçage, déport, spécifications des vis de roues).
Les indications sur la plaque de firme ne doivent pas être rendues illisibles par la peinture ou par des composants de l'essieu.

Utilisation

Frein de route:
Lorsque le véhicule tracteur freine ou descend une pente, le fût coulissant (Fig. 1/1) de la commande de freinage à inertie est poussé en fonction de la force du timon et appuie sur le levier de transmission (Fig. 1/2) ; celui-ci actionne la tringlerie (Fig. 1/3), le câble Bowden (Fig. 1/4) et l'écarteur (Fig. 1/5). Ce dernier écarte les mâchoires et la remorque freine.

Marche arrière:
Le véhicule tracteur recule et pousse sur le fût coulissant de la commande de freinage à inertie jusqu'en butée ; par l'intermédiaire du levier de transmission, de la tringlerie, du câble Bowden et de l'écarteur, les mâchoires s'appuient contre le tambour (Fig. 1/7) ; le tambour tourne en marche arrière et entraîne la mâchoire débrayable. Ceci fait basculer le levier de recul et compense ainsi toute la course. Ainsi, l'action de freinage est pratiquement éliminée et l'attelage peut reculer.

Frein de stationnement:
Pour la version avec ressort à gaz, tirer le levier de frein à main au-delà du point mort.
Pour la version avec boîtier compensateur, tirer le levier de frein à main jusqu'au dernier cran de la crémaillère.
La remorque est freinée. Il faut tenir compte du fait qu'après avoir serré le levier de frein à main, le véhicule peut reculer d'environ 25 cm jusqu'à ce que la force de freinage de stationnement soit obtenue !

Entretien et nettoyage

Tous les 10000 kilomètres ou tous les 12 mois, contrôler l'usure des garnitures de freins – témoin d'usure – (Fig. 2/1). En cas de besoin, faire procéder au réglage. Une utilisation fréquente en montage entraîne une usure plus importante. Pour les remorques utilitaires, il est éventuellement nécessaire de procéder à un réglage plus tôt.

***Attention* :** Tous les travaux d'entretien ne doivent être effectués que dans des garages par du personnel formé ou en nos ateliers.

Entretien d'un essieu standard à roulements coniques
Après 1500 km ou 6 mois
- Vérifier le jeu axial des roulements de roue et, le cas échéant, les faire régler.
Après 10000 km ou 12 mois
- Vérifier la quantité et l'état de la graisse, éventuellement la faire renouveler.
Dans le cas des remorques-bateaux dont les essieux ont été immergés dans l'eau salée, un nouveau graissage des roulements doit être fait peu de temps après leur immersion (sauf pour les moyeux é tanches).
- Tous les 10000 km ou tous les 12 mois, contrôler l'usure des garnitures de freins par le trou prévu à cet effet. En cas de besoin, les faire régler. Une utilisation fréquente en montage entraîne une usure plus importante. Pour les remorques utilitaires, il est éventuellement nécessaire de procéder à un réglage plus tôt.

Entretien d'un essieu à barres de torsion à roulements coniques
- Tous les 5000 km, graisser l'essieu à barres de torsion par les 4 graisseurs.
- (le reste de l'entretien est identique à l'essieu standard)

Entretien d'un essieu non freiné
Après 1500 km ou 6 mois
- Vérifier le jeu axial des roulements de roue et, le cas échéant, les faire régler.
- Dans le cas des remorques-bateaux dont les essieux ont été immergés dans l'eau salée, un nouveau graissage des roulements doit être fait peu de temps après leur immersion (sauf pour les moyeux étanches).

Entretien des pièces de véhicule galvanisées
La formation de rouille blanche n'est qu'un défaut d'aspect. Afin de minimiser au maximum ce défaut, il est nécessaire d'appliquer les mesures suivantes :

- Pendant le stockage des pièces galvanisées, faire en sorte de garantir une circulation d'air suffisante.
- Après utilisation routière, en hiver, nettoyer les surfaces galvanisées à l'eau claire (par ex. jets de vapeur).
- Graisser ou huiler les pièces articulées et les surfaces d'appui !

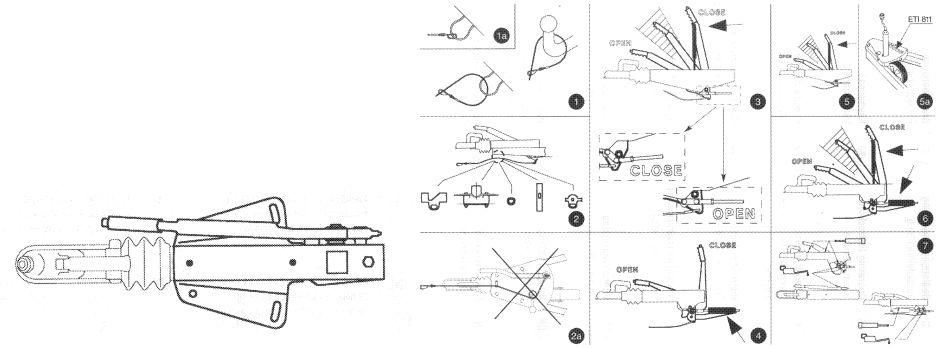
Pièces de rechange

Les pièces de rechange sont des pièces de sécurité. L'utilisation de pièces autres que les pièces de rechange d'origine entraîne l'annulation de la garantie, à savoir nous, en tant que constructeurs, ne serons plus responsables pour les défauts et les conséquences qui pourraient éventuellement apparaître. Les conséquences pouvant aller jusqu'à des accidents de personnes ne doivent pas être sous-estimées sur la route, tenez-en compte lors de l'achat des pièces de rechange !

Veuillez noter que les réparations et les travaux de réglage ne peuvent être effectués que par des entreprises compétentes. Pour une identification claire des pièces de rechange, celles-ci et/ou nous-mêmes avons besoin du type de l'essieu (plaque de firme) et du numéro ETI = Numéro d'identification de la pièce de rechange. Celui-ci est indiqué sur le frein ou sur la plaque de firme. SVP, identifiez ces deux numéros avant de prendre votre téléphone et de nous contacter.

Détection du défaut		
Défaut	***Cause***	***Solution***
Efficacité de freinage trop faible	Les garnitures ne sont pas rodées Les garnitures sont endommagées – sales Perte d'efficacité due aux frottements trop importants Corrosion du fû t coulissant	Retrouve son efficacité après quelques freinages Remplacer le jeu de garnitures Faciliter l'actionnement du câble et de la transmission
Marche arrière difficile ou bloquée	Uniquement en cas de réglage trop serré du système de freinage Le levier de recul automatique est bloqué	Faire régler le système de freinage Faciliter l'actionnement et le graisser
Surchauffe des freins en marche avant	Mauvais réglage Le système de freinage n'est pas complètement desserré en marche avant Levier de renvoi trop serré Support de tringlerie tordu Frein sale Câble de frein tordu Ressorts de mâchoires cassés Rouille sur le tambour	Faire régler Desserrer le frein à main Vérifier le système de transmission Vérifier la biellette de renvoi de la commande de freinage Nettoyer Changer le câble de frein Faire remplacer les ressorts Changer les tambours ou les mâchoires
Efficacité du frein à main trop faible	Mauvais ré glage – trop de perte de course Garnitures non rodées Trop de frottements	Faire régler Passer la période de rodage Graisser le système de transmission y compris le câble de frein
Freinage par saccades	Trop de jeu dans le système de freinage Amortisseur défectueux	Faire régler Faire remplacer l'amortisseur

Frein à inertie



Consignes de sécurité

En cas de stationnement ou de dételage, serrer le frein de parc de la remorque. Lorsque la remorque est dételée du véhicule tracteur, la remorque doit être en même temps immobilisée par les deux cales.
La version timon "démontable" ne doit pas être démontée avec le frein à main serré.

ATTENTION : Avant d'atteindre sa pleine force de freinage, la remorque peut reculer d'environ 25 cm ! (tenir compte d'une distance suffisante lors du stationnement).

Utilisation

Les commandes de freinage à inertie sont des commandes de freinage mécaniques avec un amortisseur hydraulique.

Accrochage

Amener le véhicule tracteur, voire la remorque au point d'accrochage.
Pour les têtes d'attelage:
Ouvrir la tête d'attelage et la poser sur la boule d'attelage du véhicule tracteur => voir notice d'utilisation de la tête d'attelage.
Enfiler le câble de rupture dans l'anneau d'accrochage prévu à cet effet (fig. 2) et engager le mousqueton dans l'anneau (fig. 1). Cette version n'est homologuée que dans les pays scandinaves (voir photo 1a).
ATTENTION : Le câble de rupture ne doit PAS être enroulé autour de la roue jockey car, dans ce cas, le frein de secours ne peut pas fonctionner (fig. 2a). De plus, il faut absolument que le câble de rupture soit suffisant long pour prendre les virages.
S'il n'y a pas d'anneau, accrocher le câble autour de la pièce d'accrochage et accrocher le mousqueton au câble.
Le câble de rupture actionne le frein (frein de secours) lorsque la remorque se dételle par inadvertance du véhicule tracteur. Pour que ce frein de secours fonctionne convenablement, le fait d'enfiler le câble dans l'anneau prévu à cet effet est impératif.

Pour les anneaux:
Placer l'anneau dans la pièce d'accrochage => voir notice d'utilisation de la pièce d'accrochage du véhicule tracteur.
Enfiler le câble de rupture dans l'anneau d'accrochage prévu à cet effet (fig. 2) et engager le mousqueton dans l'anneau (fig. 1). Prévoir une longueur suffisante du câble de rupture à cause des virages. Sinon, le frein peut se mettre en fonction !

Pour les têtes d'attelage/anneaux:
S'il n'y a pas d'anneau, accrocher le câble autour de la boule d'attelage et accrocher le mousqueton au câble.
Le câble de rupture actionne le frein (frein de secours) lorsque la remorque se détache par inadvertance du véhicule tracteur. Pour que ce frein de secours fonctionne convenablement, le fait d'enfiler le câble dans l'anneau prévu à cet effet est impératif.
Sortir la prise électrique mâle de son support et la placer dans la prise du véhicule tracteur;
Monter complètement la roue jockey et la bloquer => voir notice d'utilisation de la roue jockey. Desserrer complètement le levier de frein à main (voir fig. 3 à 6).

ATTENTION :
Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner une surchauffe du frein !
Détails concernant le frein à main: voir Décrochage. Enlever les cales de roues et les ranger.

Accrochage de la commande de freinage à inertie

Le tube interne de la roue jockey doit être manoeuvré dans le corps de la roue jockey jusqu'à ce qu'il soit en butée.
Desserrer le bouton de la fixation du corps, tirer la roue dans le boîtier jusqu'à la découpe et la fixer dans cette position (fig. 5A).

ATTENTION : Si cette position n'est pas respectée, il y danger de blocage de la tringle. Ceci peut avoir pour conséquence la surchauffe du frein.

Décrochage

Immobiliser la remorque au moyen des deux cales de roues. Serrer le frein à main. Il existe 4 systèmes de freins à main différents (voir fig. 3 à 6). Pour les 4 systèmes, respecter ce qui suit:

Levier de frein à main avec assistance gaz (fig. 3):
Serrer au-delà du point d'immobilisation (voir marquage). Le ressort à gaz bloque automatiquement le recul du frein.
Desserrage : actionner le bouton poussoir du frein à main et pousser fortement le levier en position desserrée (jusqu'en butée).

ATTENTION : En position ouverte du levier du frein la tringle ne doit ni être sous tension ni être tordue. Autrement le frein ne fonctionne pas. Levier de frein à main avec boîtier compensateur (fig. 4).
Tirer jusqu'au dernier cran. Le levier est en position verticale. Le ressort est tendu.

ATTENTION: Si le levier n'est pas complètement tiré, la remorque n'est pas bloquée !
Desserrage: actionner le bouton poussoir du frein à main et pousser fortement le levier en position desserrée (jusqu'en butée).

Levier de frein à main avec levier automatique (fig. 5)
Serrer au-delà du point d'immobilisation (voir marquage). Le ressort de poussée intégré ou, au choix, le ressort à gaz bloque automatiquement le recul.
Desserrage: le levier de frein à main doit obligatoirement passer le point d'immobilisation (voir marquage) et être poussé jusqu'en position finale.

Levier de frein à main avec assistance gaz et boîtier compensateur (fig. 6)
Tirer le levier jusqu'au dernier cran au-delà du point d'immobilisation. Le levier est en position verticale. Le ressort est tendu.
ATTENTION: Si le levier n'est pas complètement tiré, la remorque n'est pas bloquée !
Desserrage: actionner le bouton poussoir du frein à main et pousser fortement le levier en position desserrée (jusqu'en butée).

Entretien

Tous les 10000 à 15000 km ou tous les 12 mois :
Graisser ou huiler les surfaces de frottement et d'articulation !
Surfaces de graissage : voir figure 7.
Type de graisse : graisse tous usages selon DIN 51825 KTA 3K4.

Entretien des pièces de véhicule galvanisées
La formation de rouille blanche n'est qu'un défaut d'aspect et ne peut jamais être complètement évitée.
Afin de minimiser au maximum ce défaut, il est nécessaire d'appliquer les mesures suivantes :
-Pendant le stockage des pièces galvanisées, faire en sorte de garantir une circulation d'air suffisante.
-Après utilisation routière, en hiver, nettoyer les surfaces galvanisées à l'eau claire (par ex. jets de vapeur).

Pièces de rechange

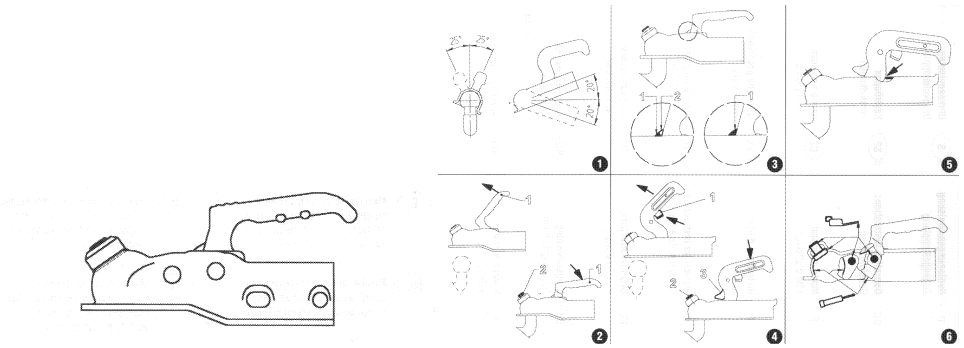
Les pièces de rechange sont des pièces de sécurité. L'utilisation de pièces autres que les pièces de rechange d'origine entraîne l'annulation de la garantie, à savoir nous, en tant que constructeurs, ne serons plus responsables pour les défauts et les conséquences qui pourraient éventuellement apparaître. Les conséquences pouvant aller jusqu'à des accidents de personnes ne doivent pas être sous-estimées sur la route, tenez-en compte lors de l'achat des pièces de rechange !

Veuillez noter que les réparations et les travaux de réglage ne peuvent être effectués que par des entreprises compétentes. Pour une identification claire des pièces de rechange, celles-ci et/ou nous-mêmes avons besoin du type de la commande de freinage et du numéro ETI (Numéro d'Identification de la pièce de rechange se trouvant sur le boîtier de la commande de freinage - voir fig. 8). SVP, identifiez ces deux numéros avant de prendre votre téléphone et de nous contacter.

Détection du défaut

Défaut	***Cause***	***Solution***
Efficacité de freinage trop faible	Trop de pertes dues aux frottements dans la commande de freinage Corrosion du fût coulissant de traction Dommage important lors de la mise en place	Graisser les parties coulissantes et les transmissions
Surchauffe des freins en marche avant	Frein à main non desserré La roue bloque la tringle	Desserrer le frein à main Vérifier le système de transmission (facilité d'actionnement) Vérifier le levier de la commande de freinage (débattement libre) Desserrer la roue jockey et la mettre dans la bonne position
Efficacité trop faible du frein à main	Ressort à gaz défectueux	Faire remplacer le ressort à gaz
Comportement routier irrégulier voire freinage saccadé	Amortisseur défectueux	Faire remplacer l'amortisseur
La remorque freine déjà lorsqu'on lâche l'accélérateur	Amortisseur défectueux	Faire remplacer l'amortisseur

Tête d'attelage



Consignes de sécurité

Après chaque accrochage, vérifier le bon positionnement de la tête d'attelage sur la boule du véhicule. Si l'enclenchement n'est pas bon, la remorque peut se détacher du véhicule et il y a danger d'accident !
Respecter l'angle de pivotement vertical de +/-25° et horizontal de +/-20°. En cas de dépassement, les composants sont surchargé s. Le fonctionnement n'est plus garanti !

Utilistation

Pour les types AK 75 / AK 160 / AK 300 / AK 350 :

Angle de pivotement:
Respecter l'angle de pivotement vertical de +/-25° (fig.1)
Respecter l'angle de pivotement horizontal de +/-20° (fig.1)

Attention: En cas de dépassement de l'angle de pivotement, les composants sont surchargés. Le Fonctionnement n'est plus garanti !

Verrouillage :
Ouvrir la tête d'attelage – pour ce faire, tirer la poignée de tête vers le haut dans le sens de la flèche (fig.2/1). Le mécanisme de la tête d'attelage possède une position "déverrouillé", c'est à dire tant que la tête d'attelage n'est pas enclenchée sur la boule, la poignée reste déverrouillée.
Placer la tête d'attelage ouverte sur la boule du véhicule tracteur.
Du fait de la charge de la rotule, la tête d'attelage se remet automatiquement dans sa position initiale avec un léger déclic.
Pour des raisons de sécurité , pousser la poignée vers le bas (fig. 2/1).
Le verrouillage et la sécurité se font automatiquement.
La tête d'attelage est bien enclenchée lorsque le témoin vert latéral devient visible (fig. 2/2).
Le mécanisme de la tête est bien verrouillé lorsque la poignée de la tête ne se laisse plus pousser vers le bas.
Attention: lorsque la tête d'attelage n'est pas bien enclenchée sur la boule, la remorque peut se détacher du véhicule tracteur.

Dé verrouillage
Ouvrir la poignée de la tête et détacher la tête d'attelage de l'attelage. Si la charge à la rotule est trop élevée, l'accrochage ou le décrochage peut être facilité par l'utilisation d'une roue jockey.

Témoin d'usure :
Un témoin d'usure sur la poignée de la tête d'attelage (fig. 3) montre si la limite d'usure de la boule d'attelage du véhicule tracteur ou de l'attelage de la remorque est atteinte ou non.
Pour ce faire, accrocher l'attelage au véhicule tracteur (voir accrochage) et rouler environ 500m. Le mouvement en roulant règle le mécanisme d'attelage. Ensuite, vérifier l'usure comme suit.

Si le témoin vert sur la poignée est visible en position verrouillée (voir fig. 3/2), la tête d'attelage est dans un état neuf ou bien l'usure de la boule d'attelage se situe dans les limites admissibles.
Si le témoin vert sur la poignée est complètement couvert en position verrouillée et que seul le témoin rouge est visible (fig. 3/1), les causes sont en règle générale les suivantes :
La boule d'attelage est à la limite d'usure Ø 49 minimale ou plus – la tête d'attelage n'est pas usée
Le tête d'attelage et la boule d'attelage sont usées.

Attention :
La tête d'attelage peut se décrocher – la remorque peut se détacher du véhicule tracteur !
Faire vérifier IMMEDIATEMENT la tête et la boule d'attelage !
Faire changer IMMEDIATEMENT la pièce usée.
Tous les travaux d'entretien doivent être effectués par nos soins ou par nos dealers !

Pour les AK 7 / AK 10/2 / AK 252 :

Angle de pivotement :
Respecter l'angle de pivotement vertical de +/-25° (fig.1)
Respecter l'angle de pivotement horizontal de +/-20° (fig.1)

Attention: En cas de dépassement de l'angle de pivotement, les composants sont surchargés. Le fonctionnement n'est plus garanti !

Verrouillage :
Pousser le levier de sécurité (fig. 4/1) avec flèche vers le haut et tirer la poignée vers l'avant (ouvert). Placer la tête déverrouillée sur la boule et pousser vers le bas.
La tête se verrouille par simple poussée.
Pousser la poignée vers le bas jusqu'à ce que le levier de sécurité soit enclenché (fig. 3/4).
La tête d'attelage est bien enclenchée lorsque la partie verte du témoin est visible (fig. 4/2).
ATTENTION: le bon positionnement de la tête d'attelage sur la boule doit toujours être vérifié.

Déverrouillage :
Ouvrir la poignée de la tête et détacher la tête d'attelage de l'attelage. Si la charge à la rotule est trop élevée, l'accrochage ou le décrochage peut être facilité par l'utilisation d'une roue jockey.

Témoin d'usure :
Si la poignée en position verrouillée touche l'arrière de la découpe du boîtier, (fig. 5) la boule d'attelage a du jeu dans la tête d'attelage !
Un rattrapage d'usure automatique n'est plus possible.
Vérification indispensable !

Attention :
La tête d'attelage peut se décrocher – la remorque peut se détacher du véhicule tracteur !
Faire vérifier IMMEDIATEMENT la tête et la boule d'attelage !
Faire changer IMMEDIATEMENT la pièce usée.
Tous les travaux d'entretien doivent être effectués par nos soins ou par nos dealers !

Entretien et nettoyage

Positions de graissage (fig. 6)
Nettoyer la tête d'attelage.
Graisser ou huiler le logement de la boule, les articulations et les points d'appui.

Entretien des pièces de véhicule galvanisées
La formation de rouille blanche n'est qu'un défaut d'aspect. Afin de minimiser au maximum ce défaut, il est nécessaire d'appliquer les mesures suivantes :
Pendant le stockage des pièces galvanisées, faire en sorte de garantir une circulation d'air suffisante.
Après utilisation routière, en hiver, nettoyer les surfaces galvanisées à l'eau claire (par ex jets de vapeur).

Détection du défaut		
Défaut	***Cause***	***Solution***
La tête ne s'enclenche pas après l'avoir placée sur la boule	Le diamètre de la boule dépasse Ø 50mm. Les pièces de la tête sont sales ou ne fonctionnent pas bien. Attention en cas de verglas et de neige.	Remplacer la boule. Nettoyer la tête et graisser Le cas échéant, la remplacer.
La remorque ne se laisse pas dételer.	Boule ovalisée.	Mettre la remorque et le véhicule dans le même sens et dételer. Graisser ou huiler le mécanisme de la tête.
Trop de jeu entre la tête et la boule, danger de dételage.	Tête usée. Angle de pivotement dépassé. Rivet déformé.	Faire remplacer la tête. Faire remplacer la boule.

Attention

Pour les têtes d'attelage ne disposant pas du témoin vert et rouge, vérifier toujours à l aide de votre main si il n'y a pas de jeu entre la boule et la tête d'attelage lorsque celle-ci est verrouillée.